Periodico di informazione Anno 2
numero 1 - Maggio 2009
Supplemento al settimanale “La Meridiana”
n. 18 (629) del 09-05-2009
Via del Porto
Notiziario del Circolo Nautico “Silvio Massaccesi”
Associazione sportiva dilettantistica • Numana
La primavera è arrivata
quando arriverà anche per il nostro porto?
(vedi dettaglio all’interno)
FIV

sommario

La spiaggia delle Due Sorelle

Nauti Cossi e Don Mar alla regata sociale

Cruiser in planata

Editore Osimo Edizioni

Periodicità quadrimestrale
Anno 2 - numero 1 - Maggio 2009

Supplemento al settimanale
"La Meridiana" n. 18 (629)
del 09.05.2009

Hanno collaborato:
Danilo Dentamaro
Daniele Ferraioli
Marco Pugnaloni
Riccardo Rispogliati
Federico Smerchinich

Stampa a cura della
litografia Flamini srl
via T. Edison, 9
60027 Aspio di Osimo (AN)
www.flamini.it

In copertina lo specchio d'acqua in concessione al Circolo

di Riccardo Rispogliati
Presidente Circolo Nautico

Pronti, si riparte!

Con questo numero, il primo dell'anno 2009, riprende la pubblicazione del notiziario del Circolo Nautico "Silvio Massaccesi" di Numana.
Il nuovo anno, da poco iniziato, ci propone un Direttivo appena usciti dal vaglio elettorale, dove alle riconferme, Presidente e quattro Consiglieri uscenti, si affiancano i Consiglieri neo eletti.
Ritengo superfluo ripetere l'elenco dei prossimi appuntamenti, tutti importantissimi per il futuro del nostro Circolo, che nel prossimo quadriennio ci attendono, ma assicuro tutti adempieremo al nostro incarico, ovviamente con i nostri limiti e le nostre manchevolezze, con l'impegno e la serietà che hanno sempre caratterizzato il nostro operato.
Pur essendo stato chiamato per la seconda volta a presiedere il nostro Sodalizio, è la prima volta che mi viene affidato un incarico della durata di quattro anni.
Un quadriennio è periodo di tempo sufficientemente lungo per realizzazioni importanti, ma può risultare estremamente breve nel caso in cui si ritenga che il tempo disponibile per agire sia tanto, paradossalmente quasi illimitato, cadendo nella trappola micidiale di procrastinare gli impegni, di rimandare le decisioni e, conseguentemente, attuando l'attività del "non fare".
Mi inquieta lo spettro dell'inconcludenza, tant'è che con il nuovo Direttivo abbiamo iniziato a lavorare proponendoci obiettivi raggiungibili nel corso di un solo anno, quasi ipotizzando che l'attuale incarico non abbia una durata quadriennale, ma si tratti di quattro mandati di durata annuale, affinché non vengano mai meno la tensione e l'impegno.

I nostri obbiettivi per l'anno in corso:

1 Continuare nella politica di contenimento dei costi.
2 Incrementare l'attività sportiva, soprattutto a favore dei giovani, attraverso corsi di formazione velica, promuovendo l'immagine del Circolo presso la Comunità turistica con l'effettuazione di manifestazioni legate agli sport nautici.
3 Rivalutare la storia del nostro sodalizio, affinché tali valori non vadano dimenticati e quindi perduti, ma divengano un patrimonio storico irrinunciabile sia per noi, che per la Comunità di Numana.
4 Continuare ed intensificare gli sforzi per rilanciare la socialità, organizzando nuove iniziative a favore dei Soci e sollecitandone la partecipazione.
5 Conservare e consolidare i rapporti di fiducia e collaborazione tra il Circolo, le Istituzioni e la Comunità di Numana, proseguendo nell'impegno con le Autorità Competenti per la messa in sicurezza del porto di Numana e per la sua piena utilizzazione per tutto l'anno, la salvaguardia ed il mantenimento delle posizioni acquisite sia nello specchio d'acqua del porto che negli spazi a terra.

Per conseguire risultati apprezzabili sono necessari impegno, spirito di collaborazione, una buona dose di pazienza e la coscienza di sentirsi componenti di una "squadra". Una squadra affiatata che gestisca in modo collegiale le decisioni prese nell'ambito del Consiglio Direttivo, nel pieno rispetto dello Statuto Sociale, dando attuazione alle indicazioni ed alle linee guida discusse ed approvate dall'Assemblea dei Soci, con una conduzione improntata a criteri di correttezza, di equilibrio e rispetto reciproco.
A tal riguardo va elogiato l'impegno mostrato dai Consiglieri neo eletti e da quelli riconfermati di consentire al nuovo Consiglio Direttivo di procedere in questo modo, dimostrandosi Soci disposti a prodigarsi per il bene del Circolo.
Concludo ribadendo a tutti i soci che la realizzazione delle iniziative che abbiamo in progetto richiede un impegno ed un lavoro nel quale tutti dobbiamo sentirci coinvolti, perché tali risultati non potranno essere conseguiti se non con l'aiuto di tutti.
Un sincero augurio di "Buon vento".

di Romano Cremonesi

Il porto che verrà

Nonostante che l'ipotesi di un nuovo porto a Numana sia da tempo l'argomento primario delle conversazioni di banchina di tanti ns. soci, interessati più che mai al loro futuro di armatori ed utenti del mare, mai sino ad ora il Circolo nautico "S. Massaccesi" ha fornito in proposito una informativa chiara ed ufficiale.
Lasciati alle spalle i difficili momenti che hanno portato alla bocciatura da parte della Conferenza dei Servizi dei noti tre progetti del "mega porto" presentati dalle Società romane "Italia Navigando SPA" e "Società Italiana per Condotte D'acqua SPA " e dal raggruppamento di imprese marchigiane "Impresa Edile P.B. srl", "Impresa Edile Unicos srl" e Impresa Edile Spendolini Costruzioni srl" , si è finalmente avviata una nuova fase propositiva improntata alla concertazione, nella quale l'Amministrazione comunale, Sindaco in testa, ha manifestato la volontà di realizzare con la condivisione e la collaborazione degli Enti e degli operatori esistenti all'interno del porto, oltre che dei cittadini rappresentati dal Comitato Porto di Numana e non, un progetto di ripristino, razionalizzazione e soprattutto messa in sicurezza dello scalo.

In proposito è stato avviato un percorso di studio e progettazione che vede finalmente protagonista un gruppo di lavoro costituito da tecnici di Enti pubblici locali quali la Regione Marche, il Parco del Conero ed il Comune di Numana; tutti coordinati dal Responsabile del Servizio Demanio e Porti della Regione Marche Ing. Giorgio Occhipinti.
Avvalendosi dell'esperienza e della specifica preparazione dell'ing. Occhipinti oltre che degli altri tecnici, risulta che tale gruppo di lavoro sta lavorando con determinazione tanto che lo stesso responsabile, in una riunione tenutasi presso il Comune di Numana il 1° agosto scorso, ha presentato agli intervenuti (Circolo Nautico e Comitato Porto Numana compresi) ben 6 soluzioni progettuali.

Ma prima di relazionarvi sulle caratteristiche basilari di tali progetti ci sembra utile fare una breve cronistoria di quanto avvenuto negli ultimi due anni relativamente alla "vicenda porto" così da far chiarezza e correggere le tante notizie, spesso prive di fondamento e non rispondenti alla realtà, che sono circolate per lungo tempo.

Più volte è capitato di leggere sulle riviste specializzate di nautica di nuove "mega strutture portuali" iniziate e non ultimate, di luoghi di interesse paesaggistico e culturale deturpati per far posto a maxi yacht ed alle "opere a terra", vere e proprie cementificazioni spacciate per servizi portuali (ristoranti, boutique, residence, centri benessere, ecc) realizzati in stile lussuoso, più che pratico, tali da far raggiungere cifre stratosferiche ai costi degli ormeggi.

Convinti della necessità di ampliare il coro di tutti quegli utenti del mare che tengono anche alla salvaguardia dei luoghi di interesse ambientale, un gruppo di cittadini di Numana, comprendente semplici fruitori del porto e operatori, nonché rappresentanti di molte associazioni, hanno dato vita al "Comitato porto di Numana e, seppure con grande impegno e non pochi sforzi, ha dato un notevole contributo affinché non fosse perpetrato un altro scempio a carico della natura e dell'equilibrio socio economico della cittadina, oltre a gettare le basi per collaborare all'ottenimento di un porto più sicuro, razionale e a misura della località.

Nel 2005 Il Consiglio Comunale di Numana, con voto unanime dei consiglieri di maggioranza e voto contrario della minoranza, approvò una delibera con la quale incaricava la Società "ITALIA NAVIGANDO SPA" di redigere un progetto di ampliamento dello specchio acqueo e di sistemazione a terra del porto turistico di Numana.
La medesima delibera approvò inoltre l'ipotesi di costituzione di una società di capitali per la gestione del porto secondo la quale il Comune avrebbe dovuto cedere alla Società realizzatrice del porto stesso il 51% del capitale, divenendo così socio di minoranza.
Al progetto presentato da Italia Navigando se ne sono aggiunti altri due; tutti concettualmente simili, finalizzati alla triplicazione sia dell'attuale superficie dello specchio acqueo, che della cubatura a terra con dighe foranee lunghe fino a 1500 mt. e alte fino a 7 mt.; 900 posti dove sarebbero state privilegia-

te le barche lunghe da mt. 15,00, sino a mt. 25,00, previste in n. 100 (ora non esistenti), con conseguente penalizzazione per le imbarcazioni minori (fino a mt. 8,00), costrette ad essere rimessate a secco nei silos alti anche 8,00 mt.; con evidente diminuita usufruibilità per queste ultime in rapporto a inevitabili maggiori costi di custodia.
Tutto questo è avvenuto senza il coinvolgimento dei cittadini e degli operatori turistici della zona, ben sapendo che a ridosso dell'attuale porto inizia uno dei tratti di costa più belli dell'Adriatico (quello del Monte Conero e del suo Parco) e dove sembra o sembrava debba nascere anche l'area marina protetta.

Su iniziativa del COMITATO PORTO di NUMANA fu organizzata presso il teatro di Sirolo una conferenza informativa/dibattito alla quale, oltre a tutti i cittadini, furono invitati i rappresentanti dell'amministrazione comunale (non intervenuta), della Regione, Provincia, Parco del Conero, Lega Ambiente ed operatori della zona.
Sotto la regia di un moderatore furono trattati da esperti del settore, appartenenti agli enti suddetti, i seguenti temi:

- presentazione e storia della località;
- movimenti marini, erosione e cementificazione (impatto ambientale);
- turismo (ripercussioni economiche).

Questo dibattito fu un successo di pubblico. Tutti i relatori presenti condivisero le preoccupazioni e le osservazioni che i cittadini e gli operatori, anche tramite il Comitato, poterono esprimere, tanto che tali Enti manifestarono pubblicamente la loro contrarietà all'accoglimento dei tre progetti presentati.
Successivamente, con la riunione del Consiglio comunale del 26/11/2007, l'Amministrazione Comunale, prendendo atto che le relazioni redatte dai propri tecnici di fiducia **bocciavano senza appello i tre progetti per evidente " impatto negativo sulla costa , sul paesaggio che compromette irrimediabilmente il valore paesistico , ambientale e storico del luogo"** e prendendo finalmente atto delle contrarietà emerse da parte di tanti cittadini, espresse all'unanimità un voto, indicato come "no politico", all'accettazione dei tre progetti .

A conferma di ciò in data 6 dicembre 2007 si è poi riunita la Conferenza dei Servizi (prevista dalla Legge Burlando), composta da tutti gli Enti, locali e nazionali, la quale ha respinto tutti e tre i progetti per vari motivi di ordine tecnico e di sicurezza in aggiunta al forte impatto ambientale e alla rischiosa gestione del futuro porto con il solo 49% del capitale al Comune. (Copia del Verbale della Conferenza dei Servizi è a disposizione per la lettura dei soci interessati).

Dopo questa prima fase di attrito è iniziata la seconda, quella propositiva, per la quale sia il Comitato Porto che l'attuale Consiglio Direttivo del Circolo Nautico, oltre che diversi altri operatori, prendendo atto di tale nuovo scenario, **fortemente determinati a rendere sicuro e degno di tale nome il porto di Numana, si sono fatti parte diligente e propositiva per collaborare con gli Enti preposti ed il Comune di Numana affinché si arrivi nei tempi più ristretti alla stesura di un nuovo progetto di basso impatto ambientale, più a misura di Numana e che privilegi l'aspetto della sicurezza.**
Fin qui la storia passata.

Tornando ora alle soluzioni progettuali prospettate nel mese di luglio 2008 dal dirigente della Regione Marche Ing. Occhipinti esse hanno tutte in comune la realizzazione di una sola imboccatura.

In una prima stesura le soluzioni ipotizzate prevedono **in alternativa** l'imboccatura a sud, al centro e a nord .
Tutte rispettano criteri di messa in sicurezza del bacino con la costituzione di un avamporto e senza ampliamenti di superficie significativi rispetto all'attuale. Anche l'altezza delle dighe foranee rimarrebbero nei limiti attuali e dovrebbero consentire una panoramica passeggiata.
In sintesi soluzioni che permetterebbero di avere un porto più razionale, sicuro, utilizzabile nell'arco di tutto l'anno e di modesto impatto ambientale.
La volontà espressa dall'Ing. Occhipinti, dopo aver raccolto le indicazioni suggerite dagli operatori del porto, dai Circoli e dal Comitato Porto di Numana, quest'ultimo in rappresentanza di 600 cittadini, e dopo aver effettuato le necessarie indagini (fondali, correnti marine, moti ondosi ecc) , prove di laboratorio e studio dei modelli fisici e matematici, è quella di poter redigere ed esporre entro il corrente anno la soluzione definitiva. Ciò è fortemente condiviso dal Sindaco Mirco Bilò (vedi sue dichiarazioni rese ultimamente al Corriere Adriatico del 21/09/2008) e pertanto ci auguriamo che quanto sopra trovi conferma.

Sarà nostra premura informare tutti i soci di eventuali interessanti nuovi sviluppi su tale argomento.

di Danilo Dentamaro

IL PORTO di NUMANA un tema in continua evoluzione

Nelle precedenti pagine di questo notiziario abbiamo potuto leggere l'interessante articolo scritto dal nostro Vice Presidente Romano Cremonesi dal titolo " IL PORTO CHE VERRA'. Esso costituisce una puntuale e precisa sintesi delle vicende che hanno riguardato la possibilità di avere anche a Numana un porto degno di questo nome.
Quale aderente al Comitato porto di Numana ho vissuto tutte le varie fasi che negli ultimi due anni hanno riguardato il "nostro scalo". Quanto sto per sottoporvi costituisce pertanto il resoconto della fase attuale dell'iter relativo alla sistemazione del porto.
Va innanzitutto posto in evidenza che in questi primi due mesi del 2009 si sono susseguiti due eventi che potrebbero influire, mi auguro positivamente, sulla tanto attesa messa in sicurezza del porto di Numana.

In primo luogo è opportuno segnalare che, nell'ambito della Regione Marche, Lidio Rocchi ha assunto la delega di assessore ai porti in sostituzione di Loredana Pistelli.
Come risulta dal comunicato stampa del 12/02/2009 l'attenzione della Regione si rivolge anche verso la manutenzione delle aree portuali, per la quale il nuovo assessore ai Porti, Lidio Rocchi, ha stanziato 2.400.000 euro, da suddividere tra i cinque principali scali marchigiani: Fano, Senigallia, **Numana,** Civitanova Marche, Porto San Giorgio. I fondi serviranno per rafforzare l'operativita` e l'ammodernamento delle strutture, con una priorita` per i servizi classificati come 'obbligatori', quali impianti di illuminazione, pulizia delle aree, opere portuali. In proposito risulta che la Regione ha invitato tutti i Comuni citati a presentare un proprio progetto di intervento che indichi le priorità. Non v'è dubbio che al momento la priorità a Numana è costituita dal "drammatico" stato del fondale che, qualora non dragato tempestivamente, impedirà ad un gran numero di imbarcazioni a vela di scendere in mare per l'imminente stagione. Ci auguriamo che l'Amministrazione di Numana colga immediatamente l'opportunità offerta dalla Regione ed effettui il dragaggio prima del termine di inizio del nostro contratto di ormeggio.

Il 23/02/2009 è inoltre apparso un significativo comunicato stampa della Regione a firma dello stesso assessore Rocchi che riporto interamente di seguito:

Piano regolatore del porto di Numana, protocollo d'intesa Regione – Comune
Rocchi: "Migliorare lo scalo per rilanciarne la vocazione turistica"

Migliorare l'operatività del porto di Numana, rilanciandone la vocazione turistica legata alla nautica da diporto. È l'obiettivo di un protocollo d'intesa che verrà sottoscritto dalla Regione Marche e dal Comune del Cònero. La Giunta regionale ha approvato lo schema dell'accordo che prevede una collaborazione tra le due amministrazioni per redigere il Piano regolatore portuale della cittadina. Attualmente la struttura di Numana non dispone di un Piano Regolatore che disciplini l'utilizzo delle aree demaniali. "Il Piano regionale dei porti – evidenzia l'assessore Lidio Rocchi – prevede il rilancio della struttura portuale di Numana, attraverso la predisposizione di uno specifico Piano regolatore. Il protocollo d'intesa rappresenta lo strumento amministrativo idoneo per fissare gli obiettivi e gli indirizzi di sviluppo dello scalo, armonizzando le esigenze locali con quelle della programmazione regionale". Regione e Comune daranno vita a un tavolo tecnico che dovrà accelerare l'approvazione del Piano regolatore. I due enti, in particolare, si scambieranno informazioni e documentazione tecnica.
L'attuale porto di Numana è stato realizzato negli anni '70 del secolo scorso. È costituito da una diga foranea esterna, parallela alla linea di costa, con due ingressi nel bacino portuale: uno a sud e l'altro a nord. Le opere di difesa esterna risultano non sufficienti per garantire la sicurezza degli ormeggi in occasione delle mareggiate, penalizzando l'utilizzo completo e funzionale dell'approdo.
Regione e Comune concordano, pertanto, che il Piano individuerà, come prioritari, gli interventi finalizzati alla messa in sicurezza del porto e al miglioramento dell'imboccature esistenti per assicurare la tranquil-

lità degli ormeggi anche in occasione delle mareggiate. Le opere infrastrutturali dovranno, poi, ridurre l'interramento dei fondali e favorire l'incremento dei posti barca. Le opere a terra saranno invece orientate a favorire l'integrazione del porto con la città attraverso la previsione dei necessari servizi, la riqualificazione ambientale (delocalizzazione degli impianti fognari, trattamento delle acque piovane, integrazione del verde pubblico), oltre alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici, lungo le opere foranee ed esterne.

Questi presupposti fanno ben sperare sul futuro del porto di Numana che, sotto l'egida della Regione Marche, sembra avere l'opportunità di fare finalmente un salto di qualità in termini di efficienza e soprattutto di sicurezza.

Quanto sopra descritto ed il contenuto del precedente articolo di questo notiziario "IL PORTO CHE VERRA' trovano conferma nel secondo importante evento avvenuto con l'inizio del 2009, consistente nell'emanazione da parte della Regione Marche, del "PIANO REGIONALE DEI PORTI ".
Esso, integralmente riportato sul sito della Regione Marche, è stato redatto dal Dirigente del Servizio Governo del Territorio, Mobilità e Infrastrutture ing. Giorgio Occhipinti e dal suo staff di collaboratori.
Di seguito il sottoscritto riporta alcuni stralci dello stesso, interessanti oltre che per l'indicazione delle linee guida generali di regolamentazione e di interventi, anche per gli obiettivi e le modalità di miglioramento descritti per ciascun porto della regione, ivi compreso il porto di Numana.

Di seguito alcuni stralci dello stesso :

1. PREMESSA

In capo alla Regione Marche, in base al D.Lgs 112/98 e alla L.R. 10/99, permangono le funzioni di programmazione e di indirizzo svolti attraverso strumenti normativi diversi.
In particolare tali compiti si esplicano:

- Nella partecipazione al potere statale di indirizzo e coordinamento delle funzioni conferite agli Enti Locali attraverso la Conferenza permanente Stato/Regioni (art. 8 legge n. 59/1997) e le forme di collaborazione in atto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il Ministero delle Finanze;
- Nel coordinamento in ambito regionale delle funzioni gestionali esercitate dalle Provincie e dai Comuni, al fine di assicurare uno sviluppo uniforme del territorio costiero nel rispetto delle singole specificità ambientali, culturali ed economico/produttive;
- Nella competenza a redigere il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici e a dettare norme di attuazione nel rispetto della legislazione quadro statale.

Omissis

4.2.5 Porto di Numana

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Omissis

Inquadramento urbanistico – competenze in materia di pianificazione portuale

Il porto di Numana attualmente non è dotato di Piano Regolatore Portuale.
Il Consiglio Comunale di Numana con atto n. 73 del 18/11/2002 aveva adottato una proposta di "Piano regolatore Portuale", con procedura non coerente con quanto previsto dall'art. 5 della legge 84/1994.
L'iter approvativo di tale proposta di Piano non ha avuto seguito.
Successivamente è stata avviata la procedura prevista dal D.P.R. 509/1997 per la concessione demaniale per l'adeguamento e l'ampliamento del porto di Numana.
I tre progetti preliminari presentati sono stati respinti in base dell'esito della Conferenza dei Servizi in data 06/12/2007.

Obiettivi

A seguito di intesa con l'Amministrazione Comunale la Struttura regionale competente in materia di porti ha avviato, recentemente, la redazione del Piano Regolatore Portuale di Numana, sulla base delle seguenti linee guida:

1 Il piano individuerà come

interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le note problematiche di collocazione dei sedimenti. Per l'imboccatura portuale verranno proposte, in via preliminare, più soluzioni con l'obiettivo di individuare quella ottimale che si integri con il sistema di difesa della costa, in rapporto al contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico.

2 La messa in sicurezza del bacino portuale consentirà una migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di aumento dei posti barca.

3 Per la parte delle opere marittime (ristrutturazione opere di difesa esterna, imboccatura e banchinamenti), verranno presentate delle proposte preliminari da esaminare e discutere con gli Enti e gli Operatori interessati. Le proposte ritenute più funzionali saranno verificate mediante studi su modello matematico per individuare la conformazione ottimale delle opere.

4 La progettazione delle aree a terra sarà orientata dalla ricerca di soluzioni che consentano la piena integrazione del porto con la città mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale (delocalizzazione impianti fognari, impianti di trattamento acque di prima pioggia, integrazione verde pubblico, ecc.) e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne.

L'approvazione del P.R.P. consentirà di poter programmare e finanziare gli interventi necessari per rendere funzionale e rilanciare la struttura portuale di Numana.

omissis

8. PROGRAMMA INTERVENTI - STIMA DI MASSIMA

Sulla base dell'analisi delle previsioni dei Piani Regolatori Portuali e delle prospettive di sviluppo dei singoli porti è stata effettuata una stima di massima del programma degli interventi da realizzare, mediante investimenti pubblici e/o privati in un arco temporale di 10-15 anni.
Una analisi più approfondita dei costi potrà essere sviluppata sulla base di una progettazione più avanzata a livello di singoli progetti per ogni porto.
Per rilanciare le attività del sistema portuale della Regione Marche è stato stimato un piano di investimenti di complessivi euro 660 milioni.
I finanziamenti pubblici dovranno essere concentrati per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse generale, mentre sono auspicabili interventi consistenti dei privati per realizzare in regime di concessione demaniale le strutture specialistiche: per la nautica da diporto (D.P.R. 509/1997), per la cantieristica, per la pesca e per le attività commerciali e di servizio ai passeggeri.
Di seguito viene riportato, per ogni porto, l'elenco degli interventi da realizzare con la stima di massima dei relativi costi.

Omissis

8.5 PORTO DI NUMANA

- interventi prioritari sulle opere foranee di difesa per la messa in sicurezza del bacino portuale e la sistemazione della nuova imboccatura sulla base delle previsioni del redigendo P.R.P. (finanziamento pubblico)
  Euro 10 Ml.
- miglioramento dell'utilizzazione del bacino portuale con l'aumento dei posti barca, mediante ristrutturazione e/o ampliamento delle banchine e dei pontili – (finanziamento pubblico e/o privato)
  Euro 4 Ml.
- sistemazione aree a terra e realizzazione delle opere necessarie alla piena integrazione del porto alla città, mediante la costruzione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale e la creazione di percorsi ciclabili e pedonali - (investimenti pubblico e/o privato)
  Euro 6 Ml.

TOTALE PORTO DI NUMANA
Euro 20 Ml.

Hobie Cat 16,
un mare di adrenalina

In questo articolo vorrei parlarvi di una mia grande passione, che mi porto dietro da quando avevo vent'anni: l'Hobie Cat 16. Ricordo che la ditta Bartoletti, che all'epoca era nella nautica oltre che nel mondo dell'auto (la passione per il mare di questa famiglia è grandissima), per pubblicizzare questa novità ne aveva messo uno a disposizione lungo la riviera del Conero, da Portonovo a Marcelli, e tutti i malati di vela come me, facevano la fila per provare l'emozione della velocità, dello scafo sopravento sospeso in aria, dei doppi trapezi, dei traversini a 20 nodi… una magia!
Ne rimasi letteralmente stregato, al punto che decisi di vendere il mio laser e di comprarne uno in società con due amici: era il 1982 e iniziava per me un amore che dura ancora!
Questo catamarano, progettato alla fine degli anni 60 da Hobie Alter, è caratterizzato da scafi asimmetrici con una curiosa forma a "banana", che permettono di evitare lo scarroccio pur essendo privi di derive: questa caratteristica si rivela vincente, in quanto gli scafi risultano più robusti in assenza di scassa della deriva e inoltre è possibile ogni tipo di atterraggio, escluso, ovviamente quello sugli scogli!
Sempre in fatto di robustezza, un'altra caratteristica favorevole all'atterraggio è data dai timoni che, tramite una camma regolabile nella resistenza che poggia su un pistone a molla, al primo urto fa alzare la pala a pelo d'acqua.
Hobie Alter pensò a questo piccolo catamarano che forniva prestazioni eccezionali con vento al traverso, cioè a 90°, e che al contempo potesse superare le onde frontali con notevoli salti, che fosse semplice ma molto robusto e notevolmente invelato rispetto al suo peso e lunghezza.!

Esiste una versione più piccola del 16, il 14, che può essere singolo o doppio e montare un piccolo fiocco rollabile, poi c'è un 18 piedi, il Tiger, che però è dotato di derive, ed è molto più tecnico ed evoluto per le tecnologie adottate, ma anche più complesso e costoso.
Ho parlato di semplicità, in effetti armare un 16 è semplicissimo, le regolazioni sono poche e così i rinvii, randa e fiocco sono steccati in modo da permettere di dare una forma più o meno piatta alla vela: il circuito delle scotte è elementare, anche se, per demoltiplicare le forze in gioco vengono utilizzati bozzelli a più vie, infine il trampolino è realizzato ormai da qualche anno con una resistente maglia traforata che evita la scuffia causata dal vento sul trampolino stesso, fa defluire facilmente l'acqua imbarcata ma in compenso provvede costantemente a innaffiare l'equipaggio!
La sensazione di bagnato che si prova con vento medio-forte è impagabile, spruzzi ovunque, in certi casi vere e proprie spinte dell'acqua (riescono persino a sbalzare l'equipaggio al trapezio, per questo su alcune barche ci sono i fermapiedi tipici dei windsurf) e i catter del Conero vanno a cercare queste emozioni solitamente ai Sassi Neri dove l'effetto Venturi causato dal Monte Conero intensifica molto le raffiche.

Dicevo sopra della semplicità dell'armamento, eppure basta un centimetro in più o in meno

Spruzzi di mare, vento, velocità, salti, l'Hobie Cat 16 è davvero divertente!

< A lato Una partenza ai Campionati Europei di Cagliari 2004 (foto Associazione Italiana Hobie Cat)

Foto di gruppo ai Campionati Italiani 2007 disputati a Numana: questa foto è stata testimonial sul sito FIV

di ghinda (la tensione della drizza fiocco, che regola anche l'inclinazione dell'albero) per cambiare completamente passo in regata!
Gli scettici potrebbero obiettare che il progetto è assai datato, ed è vero, oggi esistono cat molto più tecnologici, per la presenza di alberi e componenti in carbonio, per la forma delle vele assai più high tech, per il disegno degli scafi (dritto di prua in certi casi addirittura rovesciato, lunghezza al galleggiamento molto maggiore): in acqua queste differenze si vedono e si sentono, il confronto in velocità è impari, eppure l'Hobie 16 resta il cat più diffuso nel mondo, anche come partecipazione alle regate: esiste un'associazione mondiale, una europea e, ovviamente una italiana (http://hobieita.byworks.com) vengono svolte regate in tutto il mondo e in Italia esiste un circuito a tappe che ogni anno culmina con i campionati italiani.
E il fatto che questo cat sia rimasto sempre lo stesso mantiene elevato il valore dell'usato, permettendo a chi vuole cominciare di trovare buone occasioni per tutte le tasche e a chi non resiste alla tentazione di comprarsene uno nuovo di non ritrovarsi una barca invendibile.

Un equipaggio misto: tra gli Hobie cat è una caratteristica molto frequente

A proposito di Campionati, proprio qui a Numana abbiamo organizzato, nel 1998 e nel 2007, i campionati italiani Hobie Cat 16 (e nel 2006 gli Italiani Tiger), con un successo di partecipazione notevole: in particolare l'edizione del 2007 che il nostro Circolo ha organizzato con grande competenza è stato un evento apprezzatissimo da tutti i partecipanti sia per le condizioni meteo (vento forte e adrenalina a fiumi), sia per gli eventi collaterali (escursioni, degustazioni, feste) proposti.
Infatti è proprio la Hobie way of life che conquista i neofiti, il giusto mix tra competizione, divertimento e voglia di stare insieme agli altri… provare per credere!
E a differenza di molte altre classi l'IHCA (International Hobie Class Association) consente di partecipare alle regate anche ad equipaggi misti, permettendo in tal modo la condivisione di un'attività sportiva anche alle coppie: questo aspetto trasforma ogni regata in un'occasione di trascorrere un week end insieme, fare sport, divertirsi, vedere posti nuovi rimanendo con il proprio compagno o la propria compagna. Bello, no?
A questo proposito vi invito a visitare il sito velaconero.it **(www.velaconero.it\indexhc.htm)** realizzato proprio allo scopo, dove troverete immagini bellissime e potrete conoscere tanti protagonisti di questa classe.
Alcuni di questi sono velisti di fama internazionale, come Stephan Griesmayer, due volte campione europeo, o Matteo Nicolucci, pluricampione italiano passato poi ai Tornado, o Andrea Mura, ora velaio affermato, o ancora Antonello Ciabatti, uno dei più completi velisti in circolazione, capace di vincere gli italiani HC e di portare Cagliari ai primi posti del Giro d'Italia a vela a pochi giorni di distanza: i nomi sono tanti, abbiamo anche degli equipaggi giovani ai vertici mondiali della categoria, come Vittorio Bissaro e Lamberto Cesari, ma la forza della classe sta anche nella partecipazione alle regate dei meno forti che comunque fanno di tutto per dar filo da torcere ai migliori: poi la sera, beach volley, feste in spiaggia con grigliata, birra e divertimento a volontà, per ricominciare, coltello tra i denti, il giorno dopo in regata!

Negli ultimi anni, anche per aumentare le prestazioni e il divertimento, è stato aggiunto al progetto originale un kit gennaker, che permette di migliorare la velocità nelle andature lar-

ghe: questa modifica è adottata anche in regata per la categoria Youth (i giovani sotto i 21 anni) mentre per le altre categorie si è rimasti a randa e fiocco nelle regate ufficiali, anche se tutti hanno in dotazione questo kit e ne fanno uso nelle regate open o nelle uscite per puro divertimento.

Vi invito perciò a provare questa grande emozione, ne vale la pena!

Have a Hobie day!

Un incrocio in regata con gennaker

Caratteristiche tecniche

- Lunghezza: 5,05 m
- Larghezza: 2,43 m
- Altezza albero: 7,92 m
- Peso: 145 kg ca.
- Superficie randa: 13,77 m^2
- Superficie fiocco: 5,12 m^2
- Superficie spi (opzionale): 15 m^2
- Equipaggio: 1/2
- Omologazione CEE categoria C
- Classe internazionale ISAF

Qualche link per i più curiosi:
http://www.bolsenayachting.com/
http://www.hobieita.it/

Alcuni video impedibili su Youtube:
http://www.youtube.com/watch?v=dBSczGxorzo
http://www.youtube.com/watch?v=czi3TEipcqE&feature=related
http://www.youtube.com/watch?v=VcFJqXNWJdY&feature=related

di Marco Pugnaloni

Attività della squadra AGONISTICA

Inizio Attività 2009

La stagione delle regate è iniziata il 22 Febbraio a Civitanova con la prima tappa del campionato zonale Laser e la settimana successiva prenderà il via anche l'*Italia Cup* con la regata di Salerno. L'allenamento per arrivare preparati a questi appuntamenti è stato costante durante tutto l'inverno. In questo periodo tutto è più difficile, le condizioni meteo sono avverse, il freddo blocca i muscoli e la mente. I movimenti agili dell'estate diventano goffi, le mani non stringono più bene la scotta ed il timone e il semplice movimento di cazzare diventa difficile e faticoso. Un buon allenamento invernale deve forgiare non solo il fisico ma anche il carattere, si devono tirare fuori tutte le energie che sono dentro di noi, dosandole, senza mai esagerare, arrivare fino ai propri limiti e cercare ogni volta di spingerli un po' più in là.

Con il passare del tempo trascorso in mare, il freddo prende il sopravvento irrigidendo i muscoli e la capacità di ragionare, ma contemporaneamente si deve dare il massimo per cercare di abituare il proprio corpo a resistere ogni uscita sempre di più.

Quando non è stato possibile uscire per via delle condizioni meteo avverse, abbiamo cercato di discutere e chiarire alcuni dubbi e problematiche che le uscite precedenti avevano fatto affiorare, anche visionando alcuni video didattici.

All'attività in mare, inoltre, si deve affiancare una costante preparazione atletica fatta al chiuso. Per i più giovani gli esercizi a corpo libero sono l'ideale: la muscolatura rimane tonica e s'impara ad avere un maggior controllo del proprio corpo, senza impedire il corretto sviluppo fisico.

Per chi è più grande oltre ad esercizi volti al miglioramento dell'attività cardiaca è opportuno affiancare la palestra che aumenta la forza fisica e di conseguenza rende più semplice la conduzione della barca.

Ma la cosa più importante, come i nostri ragazzi ben sanno, rimane il costante contatto con il mare. Sia perché, specialmente nelle prime della stagione bisogna essere abituati al freddo, sia perché il mare, in inverno, aiuta a tirare fuori il carattere e trovare se stessi, con i propri limiti.

Nelle barche singole come il Laser e l'Optimist, infatti, non si può contare su nessuno, si è soli con il mare e il vento, che vanno rispettati e affrontati.

Le prime regate sono sempre molto difficili perché ci si paragona con il grado di preparazione raggiunto dagli altri, dopo alcuni mesi senza alcun confronto e si raggiunge consapevolezza del proprio. Si hanno così nuovi stimoli, se si è fatto un buon lavoro si è incentivati a continuare su quella strada, altrimenti si deve migliorare con l'obiettivo di arrivare alla prova successiva più forti di prima.

I nostri atleti laseristi hanno dimostrato di aver fatto progressi sia dagli anni precedenti, sia dalla prima regata dopo l'inverno; il traguardo è ancora lontano ma con l'impegno e la grinta potranno ogni volta avvicinarcisi di più.

Ci sono ancora tre regate zonali e due nazionali, prima dell'estate, per le quali i nostri ragazzi si alleneranno duramente cercando di migliorare nei propri punti deboli.

di Federico Smerchinich

LA VELA
d'inverno

Come è noto la vela non è uno sport che si ferma, non ci sono pause o periodi di riposo, ogni occasione è buona per armare la barca e fare allenamento. Durante il periodo estivo non è difficile uscire in mare ogni volta che n'abbiamo tempo...basta solo infilarsi un costume, un salvagente e il gioco è fatto, tutti pronti per uscire!! Ma come la mettiamo per l'inverno? Potrebbe essere difficile, per una persona che non pratichi questo sport, immaginare che temperatura ci sia in mezzo al mare nei mesi che vanno da dicembre a febbraio. In questo periodo pur essendoci tutta la buona volontà da parte dei ragazzi spesso gli allenamenti potrebbero risultare insostenibili a causa del freddo e del vento che, sopratutto d'inverno, spira con particolare intensità. Bisogna però sapere che ci sono alcuni trucchetti per contrastare il freddo che possono aiutare gli atleti a soffrire meno le basse temperature invernali. Differentemente da come si potrebbe pensare l'allenamento non inizia nel momento in cui si esce in mare ma, sopratutto in inverno , parte da casa, bisogna infatti cercare di prevenire il freddo e la fatica, ma come? Il modo più facile e banale è sicuramente quello di fare un buon pasto. Sopratutto la colazione è fondamentale e deve essere basata su qualcosa che dia energia come cioccolata e succo di frutta, molto ricchi di zuccheri. Questi devono essere poi integrati da un apporto di grassi e proteine che può derivare sia dal latte che dai salumi accompagnati da qualche fetta di pane che ci garantisce una buona dose di carboidrati... Oltre a ciò guai a non mangiare qualcosa prima di uscire in mare!!

Molto adeguato in questi casi è mangiare una banana, ricca di potassio. Ricordarsi anche di portare in mare qualche barretta di cioccolato e una bottiglietta d'acqua in modo da soddisfare le necessità del nostro corpo.

Dopo aver parlato di come proteggerci tramite vari tipi di cibo, bisogna dire che, per uscire in mare durante l'inverno, sopratutto l'abbigliamento gioca il suo ruolo. Bisogna utilizzare una muta, che garantisce maggior agilità o una tuta stagna che probabilmente sarà un po' più calda. Molto importanti sono gli stivaletti, questo perché non bagnarsi i piedi e quindi non averli freddi significa poter garantire a tutto il corpo una temperatura quasi normale

in grado di farci soffrire meno durante l'allenamento. Per tanto è consigliato l'uso di calzari stagni da infilare sotto gli stivaletti in modo da creare uno strato isolante che tenga lontano il piede se non dal freddo quanto meno dall'acqua.
Mentre sopra la muta indossiamo dei pantaloncini steccati per facilitare il nostro lavoro alle cinghie durante le giornate di molto vento, sotto di essa indossiamo una licra felpata oppure un pile che ci stiano aderenti e che agiscono non facendo disperdere il calore del nostro corpo, è anche consigliato indossare una calzamaglia. Sopra a tutto quanto indossiamo uno spray-top, un giubbotto impermeabile che non fa passare l'acqua e che protegge la parte alta del nostro corpo dalle folate di vento. Ricordate che mentre si è in mare ed è freddo un buon modo di rimanere caldi è cercare di non restare mai troppo tempo fermi.

di Riccardo Rispogliati

Check-up primaverile per la nostra barca

Accade sempre che, quando l'inverno comincia a mollare la sua presa, ma non è ancora primavera, si assista ad una ripresa di attività attorno alle nostre barche, quasi un sicuro presagio che la buona stagione è alle porte. Di seguito vedremo i controlli da fare, affinché l'uso del nostro "giocattolo" sia fonte di un sereno svago e non di situazioni angoscianti, se non addirittura pericolose.

In effetti, già alla fine della scorsa stagione, avremmo dovuto eseguire un attento controllo sia dello scafo che delle attrezzature ed aver proceduto ad un accurato rimessaggio invernale del "sistema barca": lo scafo, le attrezzature, i motori, gli impianti, gli arredi. Quanto più minuziose saranno state le operazioni di rimessaggio, tanto minori e meno gravosi risulteranno gli interventi di ripristino ai quali dovremo procedere. Infatti, per quanto robusti e durevoli siano i componenti di una imbarcazione, tuttavia non bisogna mai dimenticare che la barca "vive" in un ambiente difficile, mutevole e decisamente aggressivo: gli sbalzi di temperatura, le intemperie della stagione invernale, l'azione del vento sul sartiame, l'ambiente salino ed umido sottopongono i materiali e le strutture ad un continuo logorio. Vi proponiamo un percorso di ispezione della barca sintetico, ma abbastanza completo, per aiutarvi a non tralasciare nessun aspetto del complesso «sistema barca». Le indicazioni di seguito esposte hanno caratteristiche di generalità, starà a voi, in base all'età, alle caratteristiche ed allo stato generale della vostra imbarcazione, vedere come e quando approfondire i controlli.

Raccolta dei documenti di bordo

Per avere sempre disponibili preziose informazioni sullo stato della nostra barca è opportuno tenere sempre una traccia scritta con tutti i controlli e gli interventi eseguiti, con le date di scadenza, lo stato della strumentazione, le verifiche, i giri di bussola, i cambi dell'olio, l'inventario delle attrezzature di rispetto e tutte le altre operazioni che sono state fatte o che si è in procinto di fare ordinati in un'unica "Raccolta dei documenti di bordo", che, assieme ai certificati di garanzia ed ai libretti di uso e manutenzione dei vari componenti, diverrà un vero e proprio "Registro d'uso dell'imbarcazione" e, tracciandone la storia, eviterà in futuro di ripetere interventi già eseguiti, ricordandoci quanto per ora non è stato necessario fare o è stato procrastinato ad altri momenti.

Controlli prima dell'alaggio autunnale

All'inizio di questo articolo ho ricordato che già alla fine della scorsa stagione "avremmo dovuto eseguire un attento controllo" e noi, armatori attenti e scrupolosi, prima di alare la barca, abbiamo controllato dall'interno proprio quelle parti che per essere riparate o smontate richiedono che lo scafo sia fuori dall'acqua, come le prese e gli scarichi a mare e la timoneria.

1 **Prese e gli scarichi a mare**. Controllare le prese e gli scarichi a mare, soprattutto per quelle difficilmente raggiungibili e perciò meno soggette ai controlli ordinari, la tenuta delle flange sullo scafo e l'efficienza delle saracinesche di intercettazione.

2 **Timoneria**. Asciugare bene la zona circostante ed osservare l'eventuale presenza di infiltrazioni, controllare le boccole, i cuscinetti e gli eventuali premistoppa entro i quali ruota l'asse del timone. Ricordare che un gioco, anche minimo, verificato a barca ferma in porto, è destinato ad aumentare inesorabilmente in navigazione.

Lo scafo

Ora, dopo aver preso nota delle possibili magagne riscontrabili sulla barca prima dell'alaggio autunnale, iniziamo i controlli per prepararla nel migliore dei modi per il prossimo varo.

1 **Timoneria.** La timoneria, se a ruota, ha una trasmissione che dovrà essere accuratamente controllata. Le trasmissioni dei timoni a ruota possono essere ad aziona-

mento meccanico od idraulico. Nel primo caso bisogna osservare attentamente il percorso dei cavi d'acciaio, soprattutto nei punti critici quali le pulegge, lubrificando con grasso idoneo l'intero circuito, compresa la catena finale di accoppiamento alla ruota. Controllare anche l'attacco dei cavi d'acciaio fissati al settore sull'asse del timone, verificandone la tensione, lo stato ed il serraggio dei dadi e dei controdadi dei tenditori. Nelle timonerie idrauliche andrà cercata minuziosamente ogni traccia di perdita d'olio lungo l'intero percorso dell'impianto idraulico, ripristinando, se necessario, il livello dell'olio, controllando il valore della pressione al manometro e spurgando eventuali bolle d'aria presenti all'interno del circuito.

2 Opera viva. Nel caso di scafi in vetroresina verificare che non siano in corso fenomeni osmotici, mentre nelle imbarcazioni in legno vanno ricercate eventuali fessurazioni sul fasciame, verificandone con punteruolo e raschietto l'integrità, controllando le tracce di colatura di ossido dalle teste dei perni e dei chiodi, verificando, in caso di dubbio, anche l'interno dello scafo. Successivamente vanno esaminati i punti critici dell'opera viva, quali il bulbo ed il timone. È assolutamente necessario che non vi siano screpolature o addirittura distacchi tra il bulbo e lo scafo, infatti l'acqua salata, infiltrandosi, aggredisce i prigionieri corrodendoli e minandone la resistenza. Il bulbo sopporta sollecitazioni notevoli e deve restare sempre saldamente vincolato allo scafo, pertanto se sorgono dei sospetti, controllare lo stato dei prigionieri anche dall'interno. Sostituire sempre gli zinchi e ricordare che nessun anodo sacrificale deve essere ricoperto da pittura per poter svolgere la sua funzione. Per poter ora controllare bene la pala del timone occorre liberarlo dalla tiranteria o dal pistone dell'impianto idraulico, solo così, essendo completamente libero, si potrà verificare l'esistenza di giochi eccessivi nei suoi attacchi allo scafo. Nel caso di un timone in ferro

bisogna sostituire l'anodo sacrificale. L'elichetta del Log deve girare liberamente e tutto ciò che dello strumento sporge dallo scafo deve essere assolutamente integro, così come il terminale dell'ecoscandaglio, che deve essere pulito, evitando assolutamente l'uso di abrasivi per la sua pulizia. Nessuno dei terminali degli strumenti deve essere dipinto con l'antivegetativa. Esaminare attentamente l'asse dell'elica e l'elica stessa, infatti un asse deformato, delle pale dell'elica ammaccate o molto incrostate possono creare vibrazioni dannosissime, tali da compromettere la durata della boccola di entrata dell'asse nell'astuccio dello scafo; pertanto visionando questi importanti componenti si otterranno importanti informazioni su come funziona il sistema asse-elica. Procedere al controllo degli scarichi e delle prese a mare che, prima effettuato dall'interno, sarà completato all'esterno, verificando la pulizia dei condotti.

La coperta

Dai controlli fin qui effettuati sulla barca, conosciamo lo stato della carena e delle strutture ad essa collegate. Andiamo ora ad ispezionare il resto, cominciando dalla coperta.

1 **Coperta**. Prima di tutto occorre lavare bene la coperta e, nel corso di questa operazione, procedere ad un controllo generale, osservando attentamente lo stato della superficie. Se la coperta è in VTR, verificare che l'antisdrucciolo sia ancora efficiente, in caso contrario ridipingere la coperta con le moderne vernici arricchite di additivi antiscivolo. Nel caso di coperte in teak procedere utilizzando solo prodotti di "cosmesi" testati e di buona marca. Nel corso del lavaggio della coperta in teak verificare la eventuale presenza di macchie nerastre, sintomo di putrescenza del legno e/o di infiltrazioni.

2 **Battagliola**. Le basi dei candelieri devono essere saldamente fissate alla coperta, con i candelieri ben vincolati alle loro basi e le draglie integre e tesate al punto giusto, con gli arridatoi "liberi" e privi di ossidazioni. Accertarsi anche della stabilità dei pulpiti di prua e di poppa, i quali sono sottoposti a notevoli sollecitazioni e con la loro robustezza rappresentano un'importante fattore di sicurezza.

3 **Ancora, catena e salpaancora**. L'ancora non dovrà essere arrugginita, se lo fosse bisognerà zincarla, preferibilmente «a caldo», in quanto così si risolve il problema in maniera durevole, mentre usando il sistema «a freddo» dovremo ripetere l'operazione nel giro di circa uno due anni. Togliere la catena dal suo gavone e verificare il suo stato generale; le parti corrose vanno sostituite, controllare le "false maglie", rinnovare l'attacco al golfare fissato sul fondo del gavone

con uno nuovo, costituito da una sagola passata più volte tra l'ultimo anello della catena e il golfare stesso, in modo che possa essere tagliata facilmente in caso di necessità. Controllare la visibilità dei segni che misurano i tratti di catena e, nel caso fossero poco visibili o addirittura scomparsi, provvedere a ripristinarli. Per controllo del salpaancora togliere la calotta che ricopre il motore elettrico, oliare il pignone e l'alberino di innesto, verificare lo stato dei cavi e dei contatti elettrici, pulendoli con idoneo disossidante. Il barbottin e la campana del verricello saranno lubrificati con gli appositi prodotti, facendo attenzione a non contaminare con grasso anche il sistema frenante.

4 **Drizze e sartiame**. Controllare i cavi d'acciaio del sartiame affinché risultino perfettamente integri e compatti, senza neanche un trefolo rotto. Gli arridatoi ed i relativi attacchi vanno liberati dalle protezioni e controllati perché non presentino tracce di ossidazione, crepe nelle pressature delle impiombature, i dadi ed i controdadi devono risultare ben serrati, le coppiglie ritorte e in buono stato. Controllare l'uscita delle lande dallo scafo, verificando che sia stagna, siliconando di nuovo il tutto, nel caso si osservi che la sigillatura presente mostri segni di cedimento, dopo ovviamente aver completamente rimosso quella preesistente. Eventuali rigonfiamenti in coperta in corrispondenza delle lande sono il sintomo di un cedimento strutturale e richiedono l'intervento di tecnici specializzati. Le pulegge dei rinvii devono scorrere liberamente, le rotaie devono essere ben pulite e non presentare alcuna sorta di intoppo, i golfari devono essere ben fissati ed i paranchi non devono presentare crepe o danneggiamenti. Controllare che tutte le viti in coperta, che assicurano le attrezzature, siano ben serrate e che le guarnizioni siano integre. Se si nota che del silicone non tiene più, è inutile applicarne di nuovo in superficie, occorrerà smontare il pezzo, pulire e sgrassare bene la superficie e rimontare il tutto con nuovo silicone.

5 **Winches.** I winches devono essere lubrificati almeno una volta l'anno. L'operazione è delicata, ma alla portata di chiunque sia attento e scrupoloso, in caso di smontaggio è necessario operare con cautela, prendendo appunti o tracciando degli schizzi indicanti le operazioni compiute in modo che possano essere ripetute all'incontrario, senza dubbi laceranti o il rischio di sbagliare tutto.

6 **Oblò e passi d'uomo.** All'inizio e a fine stagione è necessario proteggere le guarnizioni degli oblò e dei passi d'uomo con un sottile strato di vaselina. Eventuali sbiancamenti o sverniciature della struttura in legno possono essere sintomi di putrefazione, nel qual caso bisogna smontare il pezzo, sostituire le parti avariate e rinnovare incollaggi e guarnizioni prima che si deteriorino ulteriormente.

7 **Alberatura.** Assicurarsi che le drizze e le relative pulegge di rinvio siano in buono stato, che il percorso dei cavi sia sempre libero e scorrevole, eventuali attriti diminuiscono la resistenza dei materiali ed aumentano la difficoltà delle manovre. Le pulegge non devono presentare alcun tipo di incrostazione od usura e devono essere lubrificate con moderazione per non imbrattare le drizze e quant'altro venga a contatto con loro. Controllare, pulire bene e lubrificare la canaletta d'inferitura. L'albero non deve presentare segni di usura del materiale o crepe sulle saldature. Controllare accuratamente gli attacchi di stralli e sartie, il bozzello dello spi, il relativo golfare, tutte le coppiglie, evidenziando eventuali piegature dei perni od ovalizzazioni degli occhi dei perni stessi, procedendo alla sostituzione dei componenti che

risultino maggiormente danneggiati o che richiedono interventi meno impegnativi e ponendo "sotto osservazione" quelli poco danneggiati ed ancora efficienti. Procedere al controllo delle connessioni elettriche degli strumenti del vento, delle luci di via, dei fari di coperta e delle antenne. Controllare gli attacchi delle crocette sull'albero e le estremità, osservando che l'estruso dell'albero non presenti sintomi da schiacciamento. Controllare la base dell'albero, se questo è del tipo passante, togliere il calzone, controllarne lo stato, verificando che le protezioni in gomma dura sulla mastra siano ancora efficienti e che lavorino bene nel senso pruapoppa. Andranno ricercate eventuali tracce di corrosione nella scassa sull'appoggio dell'albero e sull'albero stesso, verificando l'esistenza e la funzionalità dei fori di drenaggio a pie' d'albero. La presenza di ossidazioni di consistenza schiumosa di colore chiaro, che si asporta facilmente con un cacciavite, evidenzia la presenza di fenomeni di corrosione elettrolitica, che andranno indagati a fondo per scoprirne l'origine, ricorrendo a personale esperto. Lo stesso discorso vale anche se l'albero poggia in coperta. L'esame del boma é più agevole, ma non per questo meno accurato, pulire e lubrificare la canaletta, controllare l'efficienza dei bozzelli, degli strozzascotte e l'integrità delle borose. Verificare sempre la scorrevolezza di ogni puleggia o paranco, premessa indispensabile perché questi demoltiplicatori degli sforzi svolgano la loro funzione.

8 Avvolgifiocco. Controllare lo stato della scottina del rullo dell'avvolgifiocco e cercare ogni sintomo di usura, ingrassando poi tutte le parti mobili.

9 Vele. È più che auspicabile che a fine stagione, all'atto di riporle, siano state ben lavate con acqua dolce, lasciate ad asciugare e ripiegate con cura. Vanno esaminate tutte le cuciture dei bordi, delle tasche delle stecche, dei rinforzi negli angoli, controllato lo stato delle bugne, che non siano ossidate e corro-

se, e che i garrocci siano ancora efficienti, sostituendo quelli danneggiati e lubrificando i restanti.

L'impianto di alimentazione del combustibile

Dall'esame dello stato della sentina possiamo capire molte cose, anche delle altre parti della barca. Così se troviamo tracce di gasolio sarà il caso di controllare attentamente il serbatoio e il circuito di alimentazione.

1 **Serbatoio del combustibile**. Il serbatoio del combustibile deve essere solidale con lo scafo, controllare il sistema di fissaggio allo scafo. Ispezionare la superficie esterna del serbatoio ponendo attenzione ad ogni indizio di corrosione. Dopo il controllo esterno eseguire anche quello interno, prima però occorre procedere alla pulizia del serbatoio. Se esiste una botola di ispezione il compito sarà più facile: una volta aperta ed estratto con una pompa il gasolio, si potrà lavare il fondo facilmente. Se non c'è la botola di ispezione, esisterà probabilmente un «tappo» di deflusso posto sul fondo. Dopo averlo aperto, si farà uscire tutto il gasolio vecchio e versandone poi di nuovo, ben pulito. Far defluire anche questo nuovo carburante e ripetete l'operazione finché non uscirà perfettamente pulito. Se nel serbatoio non esiste nemmeno il tappo di deflusso, si eseguirà l'operazione di svuotamento e pulizia utilizzando una pompa da inserire attraverso il foro di immissione del carburante. Dopo aver ben pulito l'interno del serbatoio controllare che il tubo di sfiato non sia incrostato o addirittura intasato. A questo punto riempire il serbatoio di carburante. Per evitare che l'aria contenuta nel serbatoio quando questo è mezzo vuoto favorisca la formazione di condensa, non c'è altro sistema che tenerlo il più possibile pieno di gasolio. Installare, se non c'è già, un filtro decantatore posizionato tra serbatoio e filtro del gasolio: garantirà ulteriormente la pulizia del carburante che arriva al motore e preserverà più a lungo quella del secondo filtro.

2 **Circuito di alimentazione del combustibile.** Verificare che i tubi rigidi del circuito di alimentazione del combustibile, generalmente in lega di rame, siano integri, privi di ammaccature e ben fissati nel loro percorso. Controllare i raccordi ed i passaggi nelle paratie. Questi tubi sono collegati con le parti rigide come serbatoio, filtri, pompe, motore, mediante dei tubi flessibili in gomma omologati Rina, che ne assorbono le vibrazioni. Assicurarsi che la lunghezza di questi ultimi sia sufficiente e che le fascette di collegamento siano ben serrate. Controllare che non esistano punti di contatto, con conseguente sfregamento del tubo flessibile, dovuto alle vibrazioni, tra i vari tubi, filtri, motore e qualsiasi altra struttura rigida, fissa od in movimento. Tali punti di contatto sono normalmente fonte di spiacevoli rotture della tubazione.

Il serbatoio dell'acqua e l'impianto idrico

Per l'ispezione dell'impianto idrico occorre controllare l'integrità del serbatoio dell'acqua, ma anche quella dei tubi che conducono l'acqua alle varie pompe della cucina e del bagno. Il circuito idrico va vuotato per il rimessaggio invernale, perché l'acqua, oltre che imputridire, durante i mesi più freddi, potrebbe gelare e creare grossi danni alle tubazioni. Per capire se l'interno del serbatoio sia pulito non è sufficiente controllare l'odore ed il colore dell'acqua. **E' sempre necessario procedere alla disinfezione del serbatoio e del circuito idrico, utilizzando gli appositi prodotti chimici nelle concentrazioni indicate per la disinfezione, facendo poi scorrere l'acqua fino al completo esaurimento di almeno tre serbatoi d'acqua. E'opportuno ricordare che l'acqua potabile stoccata nei serbatoi, anche se trattata con disinfettanti, normalmente può non conservare caratteristiche di potabilità.** Controllare l'autoclave e la rubinetteria. Aprendo e chiudendo i rubinetti si capirà immediatamente se l'autoclave funziona correttamente. Se la pompa si attiva anche con i rubinetti chiusi, bisognerà cercare qualche perdita nell'impianto idrico, come fascette lente, guarnizioni consumate, flessibili, etc., oppure controllare il pressostato dell'autoclave. Se nell'impianto è installato anche uno o più vasi di espansione a membrana, controllare la pressione del cuscino di azoto e lo stato della membrana di ciascun vaso.

Il controllo delle strutture e la pulizia

Lavare energicamente con gli appositi detergenti sgrassanti la sentina. Controllare che gli ombrinali delle centine non siano intasati da residui di "sporco"e che il loro sistema convogli l'acqua nel punto più profondo della sentina dello scafo. Controllare l'efficienza delle pompe di esaurimento delle acque di sentina, automatiche e manuali, verificando che il filtro, collocato sull'estremità del tubo di aspirazione dell'acqua, non sia intasato. Verificare, nel caso che il corpo delle pompe di sentina sia montato al di sotto della linea di galleggia-

mento, l'efficienza del sifone antiallagamento o degli altri dispositivi che impediscano l'innesco di un pericoloso collegamento idraulico tra la sentina ed il mare. Vuotare tutti gli armadi, gli stipetti ed i gavoni, controllando sia il contenuto che i contenitori, verificando la presenza di oggetti bagnati e/o di paratie umide. Se si verifica questa evenienza è necessario approfondire l'esame interno dello scafo, smontando qualche pannello in modo da visualizzare punti altrimenti inaccessibili. Normalmente i punti critici sono gli attacchi tra la coperta e le fiancate e tra tuga e coperta, gli attacchi delle lande e la loro uscita in coperta. Tutto deve essere ben asciutto e privo di tracce di salsedine. In caso contrario bisognerà approfondire l'indagine fino a scoprire il perché delle infiltrazioni e prendere di conseguenza i provvedimenti adeguati. In questa fase dell'ispezione alla barca si controllerà anche l'impianto elettrico, verificando lo stato dei conduttori, delle scatole di derivazione e dei terminali. Avendo tolto i pannelli e svuotato la barca si laveranno accuratamente tutti questi vani chiusi con gli speciali detergenti rinfrescanti e antimuffa.

La cucina ed il bagno

Controlliamo ora i due accessori più importanti della cucina: il piano di cottura a gas ed il frigorifero e successivamente il wc del bagno.

1 **Il piano di cottura a gas.** Il controllo dell'impianto del gas andrà eseguito spruzzando, dopo aver pressurizzato l'impianto del gas aprendo la valvola di intercettazione del gas posta sulla bombola e con tutti i restanti rubinetti chiusi, una speciale miscela saponosa, denominata commercialmente "mille bolle", sui rubinetti e le connessioni tra i tubi rigidi e quelli di gomma. Se si nota la formazione di bolle di sapone, si é in presenza di una fuga di gas e bisogna porvi immediato rimedio. Controllare la scadenza del tubo di gomma che si innesta nel fornello ed eventualmente sostituirlo anche se si presenta in buone condizioni. **E' fondamentale ricordare che a bordo il gas usato per il fornello è il GPL, una miscela gassosa contenuta allo stato liquido in bombole, con un densità specifica maggiore di quella dell'aria. Pertanto qualsiasi perdita all'interno di una barca può risultare pericolosa, data la difficoltà di estrarre il gas dai vani privi di aperture inferiori. Tutte le operazioni sopra citate andranno eseguite con la massima cautela ed adottando rigorosi criteri di sicurezza, quali il distacco della barca da qualsiasi collegamento elettrico sia interno che esterno, lo spegnimento di tutti i dispositivi elettrici ed elettronici come telefonini, computers, l'utilizzo di materiali antistatici ed un attento utilizzo degli utensili metallici in genere.** La normativa vigente prevede che le bombole del gas siano alloggiate all'esterno degli alloggi, in un gavone stagno munito di sfiatatoio in atmosfera. Unica eccezione consentita è per le bombole che si innestano direttamente nel fornello.

2 **Il frigorifero.** Il controllo del frigorifero consiste nel verificare che l'impianto elettrico

non presenti tracce di ossidazione e/o di surriscaldamenti, che lo scambiatore di calore del condensatore, a seconda del modello ad aria o ad acqua, non sia intasato e, nel caso dei condensati ad aria, che l'elettroventilatore sia efficiente e funzioni correttamente. Controllare inoltre che il circuito non presenti tracce di residui oleosi, sintomi di perdite di fluido frigorigeno. Infine attivare il frigorifero e verificare la sua capacità refrigerante e, sempre a compressore in moto, controllare attraverso il visore posto sull'indicatore di passaggio, che il flusso di refrigerante non presenti una eccessiva formazione di bollicine, chiaro sintomo, unito ad una modesta capacità refrigerante, della necessità di ripristinare la carica del gas frigorigeno. Si consiglia di annotare sempre il tipo di refrigerante utilizzato. Infine occorre controllare lo stato delle guarnizioni dello sportello di chiusura e l'efficienza della serratura del frigorifero ed infine lavare bene tutte le superfici interne con gli appositi prodotti specifici.

3 **Il wc.** Controllare che il wc scarichi bene, che la pompa invii a sufficienza acqua, in caso contrario occorre smontarlo, pulire accuratamente i componenti, sostituendo quelli rovinati, cambiare tutte le guarnizioni e lubrificare le parti. E' opportuno controllare anche le tubazioni, specie quelle di scarico, perché eventuali incrostazioni ne riducono il diametro e di conseguenza l'efficienza.

L'impianto elettrico

Il controllo dell'impianto elettrico consiste nel verificare l'efficienza del quadro elettrico, degli interruttori delle varie utenze e l'integrità dei fusibili. Controllare tutte le lampade delle varie luci, interne, esterne e di navigazione. Esaminare i conduttori elettrici e le scatole di derivazione, i cavi devono essere sani, privi di crepe e di tracce di surriscaldamento, mentre, per quanto riguarda le scatole di derivazione, non devono presentare parti ossidate o con sintomi da surriscaldamento, morsetti ben serrati e nessuna traccia di umidità. Le batterie dell'impianto elettrico possono essere del tipo aperto o del tipo sigillato. Per quelle di tipo aperto il controllo dello stato di carica si può fare in due modi: con il voltmetro o con il densimetro. Nel primo caso collegheremo i terminali dello strumento con i poli e leggeremo la differenza di potenziale. La batteria va messa subito sotto carica anche se i valori sono di poco al di sotto dei 12 V. Il densimetro misura la densità dell'elettrolita; normalmente sui densimetri in commercio sono indicati i valori della densità dell'elettrolita ai quali corrisponde una batteria carica al 100%, al 50% o totalmente scarica e con uno stato di salute gravemente compromesso. Volendo eseguire un esame più approfondito possiamo misurare col voltmetro la carica di ogni singolo elemento: al valore 2,7 V sarà carico, mentre per 1,27 V sarà scarico. Ricordiamoci che una batteria con un elemento scarico è in corto circuito. In ogni caso, se si lascia una batteria scarica per

molto tempo, questa si rovinerà irrimediabilmente. Occorre tenere presente che la batteria, anche perfettamente carica, se non viene usata, è soggetta al fenomeno della autoscarica, valutabile dal 3,5% al 15% della sua potenza al mese. Prima di procedere alla ricarica della batteria occorre sempre controllare il livello dell'elettrolita, aggiungendo acqua distillata fino ad arrivare ad un livello di circa un centimetro al di sopra delle piastre. La ricarica è una operazione che richiede alcune precauzioni, quali la somministrazione di energia elettrica in quantità correlata alla capacità della batteria, per non danneggiarne le piastre e va eseguita in ambiente ben areato per disperdere l'idrogeno che si forma nel corso di questo processo elettrochimico. Per le batterie di tipo sigillato il controllo della carica si esegue con il voltmetro. Si collegano i terminali dello strumento con i poli e leggiamo la differenza di potenziale. La batteria va messa subito sotto carica anche se i valori sono di poco al di sotto dei 12 volts. Per il resto valgono tutte le stesse raccomandazionigià esposte per le batterie di tipo aperto. L'alloggiamento della batteria deve essere ben fisso, perfettamente asciutto ed areato. I poli vanno puliti con tela abrasiva a grana fine e successivamente protetti con grasso speciale o vaselina. E' fondamentale inoltre accertarsi che generatore di corrente azionato dal motore della barca ed il limitatore di carica funzionino correttamente. Come riferimento molto di massima, si può indicare che un generatore carichi correttamente quando, con un regime di rotazione del motore di circa 1100 giri/m' la carica della batteria arrivi a 14,5 V per impianti elettrici a 12V ed a 29 V nel caso degli impianti a 24 V.

Il motore

Le normali operazioni di manutenzione del motore sono la sostituzione dei filtri di olio e carburante, il cambio dell'olio motore, il controllo dello stato di usura e della tensione delle cinghie di trasmissione dell'alternatore e degli altri accessori trascinati dal motore, la pulizia del filtro dell'acqua. Ricordarsi, quando si cambiano i filtri di olio e gasolio, di scrivere le ore motore e la data di sostituzione sia sulla"Raccolta dei documenti di bordo", sia sull'etichetta dei filtri stessi. In ogni caso ogni due anni va cambiato anche l'olio dell'invertitore. Controllare il premistoppa dell'asse dell'elica, se sgocciola troppo va serrato, ma lasciando sempre che vi sia un minimo trafilamento di acqua, pena il rischio del suo surriscaldamento e conseguente grippaggio sull'asse. Controllare il cuscinetto reggispinta ed i dadi di serraggio che collegano l'asse dell'elica al motore, quando la trasmissione è diretta, o all'asse del motore tramite giunto cardanico od omocinetico, quando è con rinvio. Questo è sempre un punto delicato, perché sottoposto continuamente a forti vibrazioni e, spesso, a bruschi traumi. Controllare frequentemente tutti i vari tubi di gomma e le relative fascette in acciaio inox. Controllare lo stato della girante della pompa dell'acqua del circuito di raffreddamento; se si scopre che è rotta e manca qualche paletta, accertarsi che non sia finita all'interno dei tubi che portano allo scambiatore di calore e quindi è fondamentale, come verifica di corretto intervento, alla fine poter ricomporre in tutte le sue parti la girante rotta. La marmitta ed il collettore di scarico che non devono presentare tracce di trafilamento d'acqua o segni di corrosione. Eseguite tutte queste operazioni si può accendere il motore e controllare se l'acqua esce copiosa dal tubo di scarico e verificare che la spia dell'amperometro si spenga, a dimostrazione che il generatore di corrente fa il suo dovere. Nel caso in cui il motore ausiliario è del tipo fuoribordo, si ricorda di lavarlo bene e di lubrificarlo prima del rimessaggio invernale, facendolo girare per un po' di tempo in acqua dolce. Sostituire le candele e l'olio nella scatola ingranaggi della trasmissione. L'eventuale carburante avanzato dall'anno precedente sarà utilizzato per la pulizia delle parti meccaniche, ma non per la propulsione del fuoribordo.

Il nostro percorso è terminato... e la nostra barchetta è pronta per affrontare in tutta tranquillità e sicurezza una nuova stagione di mare, di vento…

ultime dal circolo

1) Il Consiglio Direttivo in carica, eletto nel corso della Assemblea elettorale dei soci del 20 dicembre 2009 è così composto:

Riccardo Rispogliati
Presidente

Romano Cremonesi
Vice Presidente - relazioni con Associazioni ed Enti locali

Pietro Artese
dimissionario

Marc Avnet
Redazione notiziario sociale - addetto stampa - ricerca sponsorizzazioni

Daniele Ferraioli
Settore sportivo - consulenza informatica

Alberto Isidori
Responsabile attrezzature, strutture, mezzi sociali nella loro totalità

Anna Massaccesi

Giancarlo Orazi
Consulenza con Daniele Ferraioli relativamente al settore sportivo

Federico Romanelli
dimissionario

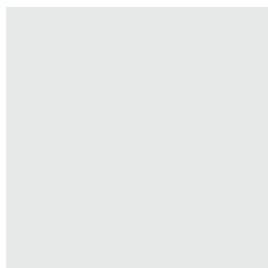
Giovanni Zacconi
Responsabile posti barca (mare e piazzale) e piano d'ormeggio, catenarie e pontile

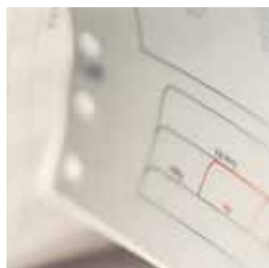
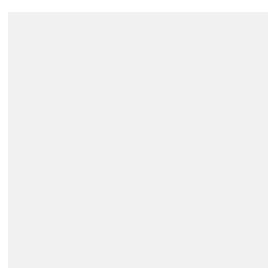
2) Nuovi Soci
Nel corso degli ultimi mesi dello scorso anno e nei primi mesi di quest'anno si sono iscritti i seguenti nuovi soci, Sigg.

- APPOLLONI ALESSANDRO OSIMO
- CARLONI DANIELE ANCONA
- CICIONE GIUSEPPE OSIMO
- FANTINI FABRIZIO OSIMO
- GALLINA ANDREA FIORINI OSIMO
- INCONTRI MAURIZIO CASTELFIDARDO
- MEDEI MAURIZIO FILOTTRANO
- PAOLETTI MARIO NUMANA
- PASQUALI GIUSEPPE NUMANA
- TALEVI ANTONIO ANCONA

3) Calendario regate 2009

- **10 Maggio**
  Veleggiata di Club con LNI-Numana ed Ondanomala-Ancona
- **17 Maggio**
  Selezione Zonale Laser
- **27-28 Giugno**
  Coppa Italia Mattia Esse
- **12-13 Settembre**
  XXXII Trofeo "S.Massaccesi" - Optimist
- **26-27 Settembre**
  Regata Interzonale Formula WS e Techno

Diamo colore alla vostra immagine

LITOGRAFIA

ETICHETTE

MODULO CONTINUO

FLAMINI
LITOGRAFIA

Tel. 071.7108692 - **www.flamini.it**

Nauti Cossi e Don Mar alla regata sociale